

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ
LETECKÝ ÚSTAV

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING
INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

POSOUZENÍ EVROPSKÝCH SYSTÉMŮ HLÁŠENÍ LETECKÝCH NEHOD A INCIDENTŮ

EUROPEAN AIR ACCIDENTS AND INCIDENTS REPORT SYSTEMS EVALUATION

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

JIŘÍ JONÁŠ

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. JIŘÍ CHLEBEK, Ph.D.

BRNO 2009

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství

Letecký ústav

Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

student(ka): Jiří Jonáš

který/která studuje v **bakalářském studijním programu**

obor: **Strojní inženýrství (2301R016)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma bakalářské práce:

Posouzení evropských systémů hlášení leteckých nehod a incidentů

v anglickém jazyce:

European Air Accidents and Incidents Report Systems Evaluation

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Téma je určeno k posouzení jednotlivý stávajících systémů hlášení leteckých nehod a incidentů členských států EU a jejich porovnání se systémem aplikovaným v ČR.

Cíle bakalářské práce:

Cílem práce je posoudit jednotlivé stávající systémy hlášení leteckých nehod a incidentů jednotlivých členských států EU. Je třeba provést analýzu současného stavu hlášení leteckých nehod a incidentů a posoudit a porovnat jednotlivé toky informací mezi zainteresovanými subjekty civilního letectví v ČR s evropskými systémy hlášení leteckých nehod a incidentů.

Seznam odborné literatury:

- [1] Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů L-13.Praha:LIS,2001
- [2] HOLUBEC, M. Přístup ICAO k problematice leteckých nehod.Brno,200.73 s., 15 s.příloh.
Diplomová práce na Fakultě strojního inženýrství Vysokého učení technického v Brně na
Leteckém ústavu. Vedoucí diplomové práce Prof.Ing.Ludvík Kulčák, CSc.
- [3] Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod [online][cit.2008-11-01].Dostupné
z:<<http://www.uzpln.cz/>>

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2008/2009.

V Brně, dne 20.11.2008

L.S.

prof. Ing. Antonín Pištěk, CSc.
Ředitel ústavu

doc. RNDr. Miroslav Doupovec, CSc.
Děkan fakulty

ABSTRAKT

Cílem práce je posoudit evropské systémy hlášení leteckých nehod a incidentů. Především systém hlášení v České Republice a porovnat jej se systémy v ostatních členských státech Evropské unie. Porovnání jednotlivých systémů zahrnuje strukturu podřízenosti orgánů činných při šetření letecké nehody (LN) nebo incidentu (I), tok informací při hlášení LN a I a samotný obsah hlášení.

ABSTRACT

The thesis objective is review European air accidents and incidents report systems. Especially report system in Czech Republic and compare it with system in other member countries European Union. Comparing single systems including architecture subordination authorities active in investigation air accidents or incidents, run information in report air accidents and incidents and single subject report.

KLÍČOVÁ SLOVA

Letecká nehoda, vážný incident, incident, CAA (Úřad civilního letectví), AAIB (Úřad pro vyšetřování leteckých nehod)

KEY WORDS

Air accident, serious incident, incident, CAA (Civil Aviation Authority), AAIB (Air Accidents Investigation Board)

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

JONÁŠ, J. *Posouzení evropských systémů hlášení leteckých nehod a incidentů*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2009. 26 s. Vedoucí bakalářské práce Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ

Tímto prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pod vedením
Ing. Jiřího Chlebka, Ph.D. s využitím vlastních znalostí, uvedené literatury a internetových
zdrojů.

Dne.....

Podpis.....

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval všem, kteří se podíleli na tvorbě mé bakalářské práce. Zejména vedoucímu mé práce Ing. Jiřímu Chlebkovi, Ph.D. Za jejich ochotu, čas a trpělivost při řešení dané problematiky.

Obsah

1. Cíl Bakalářské práce	3
2. Úvod	3
3. Definice	4
3.1 Letecká nehoda	4
3.2 Incident	4
3.3 Vážný incident	4
3.4 Databázový systém	5
4. ECCAIRS	6
4.1 Obecně o ECCAIRS	6
5. Systém hlášení LN a I v ČR	7
5.1 Podřízenost orgánů	7
5.2 Osoby povinné ÚZPLN hlásit události	7
5.3 Oznámení o letecké nehodě	8
5.4 Způsoby podání oznámení	9
5.5 Obsah oznámení	9
6. Systém hlášení LN a I v Německu	10
6.1 Podřízenost orgánů	10
6.2 Oznámení o letecké nehodě	10
6.3 Způsoby podání oznámení	10
6.4 Obsah oznámení	10
7. Systém hlášení LN a I na Slovensku	11
7.1 Podřízenost orgánů	11
7.2 Oznámení o letecké nehodě	11
7.3 Způsoby podání oznámení	11
7.4 Obsah oznámení	11
8. Systém hlášení LN a I v Rakousku	12
8.1 Podřízenost orgánů	12
8.2 Oznámení o letecké nehodě	12
8.3 Způsoby podání oznámení	13
8.4 Obsah oznámení	13
9. Systém hlášení LN a I v Polsku	14

9.1	Podřízenost orgánů.....	14
9.2	Oznámení o letecké nehodě.....	14
9.3	Způsoby podání oznámení.....	15
9.4	Obsah oznámení	15
10.	Systém hlášení LN a I v Irsku	16
10.1	Podřízenost orgánů.....	16
10.2	Oznámení o letecké nehodě.....	16
10.3	Způsoby podání oznámení.....	17
10.4	Obsah oznámení	17
11.	Systém hlášení LN a I ve Velké Británii.....	18
11.1	Podřízenost orgánů.....	18
11.2	Oznámení o letecké nehodě.....	18
11.3	Způsoby podání oznámení.....	18
11.4	Obsah oznámení	18
12.	Systém hlášení LN a I v Dánsku.....	19
12.1	Podřízenost orgánů.....	19
12.2	Oznámení o letecké nehodě.....	19
12.3	Způsoby podání oznámení.....	20
12.4	Obsah oznámení	20
13.	Závěr	21
14.	Použitá literatura.....	22
15.	Seznam zkratk.....	24
16.	Přílohy	26

1. Cíl Bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je zhodnotit stávající systém hlášení leteckých nehod a incidentů v České Republice a porovnat jej se systémy ostatních evropských států.

2. Úvod

Letectví je jeden z nejmladších druhů přepravy. Lidé se od nepaměti přepravovali hlavně pěšky, nebo pokud museli tak po vodě. Využívali zvířata zapřažená do různých povozů později do kolejových vozidel, které posléze tahaly lokomotivy s různými pohony. Skoro současně s automobily na začátku dvacátého století se objevily i první letadla. Letectví jako nový a progresivní způsob přepravy a to přepravy vzduchem, který byl do té doby jako jediný naprosto prázdný a nevyužitý, skýtal a stále skýtá velký potenciál. Letectví se vyvíjelo velice rychle a pružně, pomohly tomu paradoxně hlavně dvě světové války, kdy armády investovali nemalé prostředky do vývoje v letectví. S tímto vývojem leteckých konstrukcí a motorů se prudce po druhé světové válce zvedl podíl letecké dopravy na přepravě lidí a nákladu. A samozřejmě se zvyšující se hustotou provozu ať už ve vzdušném prostoru nebo na letištích, se začaly objevovat problémy s řízením a bezpečností letecké dopravy. Proto byla zavedena určitá pravidla. V současnosti má každý stát provozující leteckou dopravu úřady, které dohlížejí na dodržování těchto pravidel. Ať už je to orgán v podobě Ministerstva dopravy (MD) nebo jisté období našeho Úřadu pro civilní letectví (ÚCL). Jeden z požadavků při přijetí ČR do EU byl, abychom založili úřad, který by šetřil příčiny leteckých nehod, v angličtině Air Accident Investigation Board (AAIB). V České Republice tak od roku 2003 funguje, dříve Ústav pro odborné technické zjišťování příčin leteckých nehod, dnes Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN). Dříve tuto roli zastávalo MD a později úřady plnící úkoly dnešního ÚCL. Hlavním důvodem EU pro zavedení těchto úřadů je zvýšení bezpečnosti přepravy osob a nákladu. Letecká přeprava disponuje velkým potenciálem. Při dnešním vývoji jsme schopni přepravovat více lidí a více nákladu za méně peněz, a to je taky hlavní požadavek manažerů velkých přepravních firem. S tím však přichází jeden veliký problém. Když havaruje letadlo, ve většině případů to znamená katastrofu. Z padajícího letadla není úniku. Z toho důvodu se v letecké dopravě klade veliký důraz na bezpečnost. A právě úřady AAIU mají na starost co nejrychleji a nejefektivněji vyšetřit důvod havárie a navrhnout opatření, nebo doporučení, aby se již daná situace neopakovala. Tyto úřady však nemají za úkol vyšetřovat nehody a incidenty za účelem odhalení viníků, ale pouze za účelem odhalení příčin a navržení preventivních opatření.

3. Definice

3.1 Letecká nehoda

- je událost spojená s provozem letadla, ke které došlo od okamžiku nastoupení kterékoliv osoby do letadla za účelem letu do okamžiku vystoupení kterékoliv osoby, a při které

- a) došlo ke smrtelnému nebo těžkému zranění kterékoliv osoby následkem
 1. přítomnosti v letadle
 2. přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně části, která se od letadla oddělila
 3. přímým působením proudu plynů vytvořených letadlem,

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo z přirozených příčin, nebo bylo způsobeno samotným zraněným nebo jinou osobou, nebo jestliže zraněným byla osoba ukrývající se mimo prostory obvykle dostupné cestujícím nebo posádce letadla,

- b) bylo letadlo zničeno nebo poškozeno tak, že byla nepříznivě ovlivněna pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a uvedené si vyžaduje větší opravu nebo výměnu zničených nebo poškozených částí, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jeho krytu nebo příslušenství, nebo došlo-li k poškození okrajových částí křídel, vrtulí, antén, pneumatik, brzd, aerodynamických krytů nebo k malým vrypům do potahu letadla nebo k jeho proražení, nebo

- c) letadlo je nezvěstné nebo je na nepřístupném místě.

[4]

3.2 Incident

- je událost odlišná než LN spojená s provozem letadla, která může ovlivnit bezpečnost leteckého provozu

[4]

3.3 Vážný incident

- Incident zahrnující okolnosti naznačující, že mohlo bezprostředně dojít k letecké nehodě.

Na základě zkušeností byl postupně vypracováván a doplňován seznam typických událostí, které jsou hodnoceny jako vážný incident – VI. Tento výčet není konečný a slouží pouze jako podklad při rozhodování o stupni závažnosti té které události.

Za VI se také považuje:

- 1) nebezpečné sblížení vyžadující úhybný manévr k zabránění srážky nebo nebezpečné situaci anebo když úhybný manévr by byl vhodný
- 2) zabránění téměř jistému CFIT (Controlled flight into terrain – Řízený let do země, nebo jiného zátarasu či vodní plochy)
- 3) přerušený vzlet na uzavřené nebo obsazené dráze
- 4) vzlet z uzavřené nebo obsazené dráhy s nedodržením minimálních vzdáleností od překážky(-žek)
- 5) přistání nebo pokus o přistání na uzavřenou nebo obsazenou dráhu
- 6) hrubá chyba v technice pilotáže ve snaze dosáhnout předpokládaných (vypočítaných) výkonů během vzletu nebo počátečního stoupání
- 7) požár a dým v prostoru pro cestující, v nákladových prostorech nebo požár motoru (i v případě jejich uhašení)
- 8) událost, při které posádka musí nouzově použít kyslík
- 9) porušení konstrukce letadla nebo rozrušení motoru, které není klasifikováno jako LN
- 10) vícenásobné chybné funkce jednoho nebo více letadlových systémů vážně ohrožující let
- 11) zdravotní neschopnost člena(ů) posádky za letu
- 12) malá zásoba leteckých pohonných hmot, vyžadující hlášení nouzové situace pilotem
- 13) incidenty při vzletu a přistání, jako vyjetí do stran nebo za dráhu, přistání v předpolí
- 14) selhání systémů, nebezpečné meteorologické jevy, let za hranicemi provozních omezení a jiná událost, která mohla způsobit těžkosti při řízení letadla
- 15) selhání více než jednoho systému (tam, kde je vyžadováno zálohování) pro vedení letadla a navigaci

[2]

3.4 Databázový systém

Zákonem je na ÚZPLN kladena povinnost archivovat a uveřejňovat jednotlivé závěrečné zprávy z vyšetřování LN a VI. Zároveň má ÚZPLN za povinnost vytvářet výroční bezpečnostní zprávy, které obsahují veškeré události za uplynulý rok. Záznamy o události a bezpečnostní doporučení (dále jen „záznamy o události“) se evidují v databázovém systému. Systém používaný v České Republice se jmenuje ECCAIRS. Tento systém používá i většina evropských států a slouží k ukládání, archivování a sdílení záznamů o událostech mezi jednotlivými členy ECCAIRS. Systém umožňuje lepší komunikaci mezi členskými státy ECCAIRS a tím i větší bezpečnosti letového provozu.

4. ECCAIRS

ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) je zkratka pro Evropské koordinační centrum pro systém zpracování leteckých nehod a incidentů, které bylo vytvořeno Společným výzkumným centrem Evropské komise. Cílem ECCAIRS je vytvořit společnou síť pro organizace zabývající se bezpečností dopravy (letecká doprava, lodní doprava, vlaková doprava) v rámci států EU.

[1]

4.1 Obecně o ECCAIRS

ECCAIRS je databázový software, pomocí něhož data o jednotlivých událostech všech států jsou kompatibilní a všem přístupná.

ECCAIRS funguje přes řídicí komisi, tato komise je tvořena skupinou reprezentantů z členských států EU, i státy mimo EU a organizace ICAO, EASA a další. Jejím cílem je zavádění a správa požadavků na provoz, zejména efektivitu sběru dat, vzájemnou integraci dat a péče o výměnnou síť zabývající se informacemi bezpečnosti v dopravě. Řídicí komise ECCAIRS se schází jedenkrát do roka na podzim. Jednání řídicí komise je přístupné nejen pro ty, kdo jsou jejími členy, ale i pro ty, kteří chtějí systém ECCAIRS v budoucnu používat. V současnosti je členem 27 států EU (např. Belgie, Finsko, ČR, Německo, Itálie, Řecko) a z nečlenských států EU jsou to například Spojené Státy, Island, Švýcarsko, Norsko.

Vedení ECCAIRS má zájem a již to bylo projednáváno na jejich jednání dříve, začít poskytovat údaje i mimo členy ECCAIRS. Úvaha počítá s dodržением určitých podmínek, které budou dále specifikovány.

[1]

5. Systém hlášení LN a I v ČR

5.1 Podřízenost orgánů

V současnosti v České Republice slouží jako hlavní dozorový orgán veškeré dopravy MD a odbor civilního letectví má na starost Úřad pro civilní letectví (ÚCL). ÚZPLN je orgán, který je nezávislý a stará se o šetření LN a I.

5.2 Osoby povinné ÚZPLN hlásit události

Ze zákona jsou povinni hlásit LN a I tyto osoby:

- a) provozovatel nebo pilot letadla určeného k provozování obchodní letecké dopravy,
- b) osoba provádějící vývoj, projektování, výrobu, zkoušky, instalaci, údržbu, opravy, modifikace a konstrukční změny výrobků , letadlových částí a zařízení a leteckých pozemních zařízení,
- c) zaměstnanec Úřadu podepisující osvědčení o letové způsobilosti nebo doklad o provedené kontrole letové způsobilosti turbínového letadla nebo letadla určeného k provozování obchodní letecké dopravy nebo o schválení způsobilosti letadlové části a zařízení k použití v civilním letectví,
- d) osoba pověřená poskytováním služby řízení letového provozu nebo letové informační služby,
- e) provozovatel letiště,
- f) osoba provádějící instalaci, modifikace, údržbu, opravy, zkoušky a kontroly technického zařízení potřebného k poskytování letové navigační služby a
- g) osoba zúčastněná na poskytování služeb při odbavovacím procesu na veřejném letišti

[4]

5.3 Oznámení o letecké nehodě

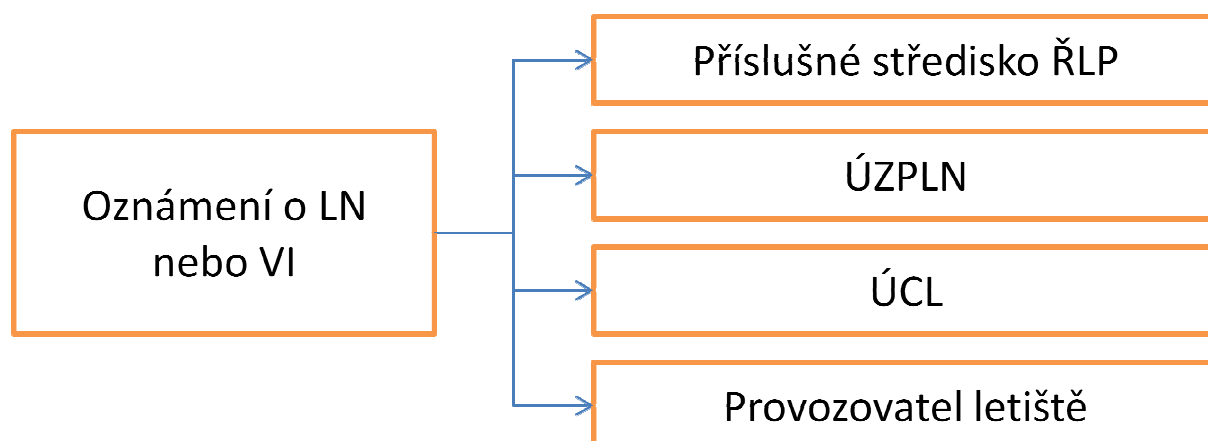


Schéma č.1 - Tok informací při hlášení LN nebo VI v ČR

Oznámení o letecké nehodě nebo incidentu se provádí podle předpisu L13 jako prováděcího předpisu k provedení § 102 odst.2 zákona č. 49/1997 Sb. Tento předpis vychází z tzv. Annexu 13. Tento Annex je součástí osmnácti annexů Chicagské úmluvy ze dne 7.prosince 1944. Tato Úmluva, již ratifikovalo více jako polovina z 52 zakládajících států včetně Československa, je úmluvou na jejímž základě vznikla Mezinárodní organizace pro civilní letectví – International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO vydává doporučení a nařízení, kterými se jednotlivé členské státy řídí a zároveň slouží jako společný komunikační kanál. To ve výsledku přispívá k snadnější komunikaci mezi jednotlivými úřady a tím i bezpečnějšímu provozu letadel.

Předpis L13 udává povinnost, že o vzniku každé letecké nehody nebo incidentu na území ČR jsou povinni provozovatelé (organizace) nebo pracovníci odpovědní za letový, parašutistický nebo výsadkový provoz, řízení nebo provedení letu ihned podat oznámení:

- a) oblastnímu středisku řízení letového provozu Praha nebo stanovišti poskytujícímu letové provozní služby na nejbližším veřejném letišti ČR
- b) Ústavu pro odborné zjišťování leteckých nehod
- c) Úřadu pro civilní letectví
- d) V případě letecké nehody nebo incidentu na letišti provozovateli tohoto letiště

Oznámení o letecké nehodě nebo incidentu obsahuje údaje v závazném pořadí uvedené v DODATKU E. Oznámení se zpracovává v otevřené řeči v českém jazyku, s použitím oficiálních zkratk ICAO nebo leteckých zkratk běžných v ČR. V případě, že by zjišťování všech požadovaných údajů způsobilo zdržení, podá se hlášení i neúplné nebo zcela volnou formou a další údaje se doplní ihned po jejich zjištění.

5.4 Způsoby podání oznámení

Oznámení je nutno podat telefonicky, telegraficky, e-mailem, dálnopisem nebo faxem; pokud bylo podáno telefonicky, dodatečně se potvrdí písemně. Pro podání e-mailem má ÚZPLN na svých stránkách on-line formulář ve kterém se do připravených kolonek vyplní požadované údaje. Dle mého názoru je to způsob nejlepší. Je rychlý, přesný a připojením k internetu disponuje již většina lidí a organizací. Navíc nevyžaduje dodatečné potvrzování, jako telefonický způsob.

5.5 Obsah oznámení

Vychází z dodatku E – Oznámení o letecké nehodě nebo incidentu. V příloze č.1 se nachází obsah oznámení LN a I.

6. Systém hlášení LN a I v Německu

6.1 Podřízenost orgánů

V Německu zastává roli vyšetřujícího orgánu Spolkový úřad pro vyšetřování leteckých nehod (BFU), jehož ředitele jmenuje a odvolává Ministr dopravy. BFU je nezávislé na Spolkovém ministerstvu dopravy (BMV). BFU a Spolkovému úřadu pro civilní letectví (LBA) jsou příslušné osoby povinny hlásit všechny letecké události. BFU po obdržení oznámení o LN nebo I je povinno tuto událost dále oznámit BMV.

6.2 Oznámení o letecké nehodě

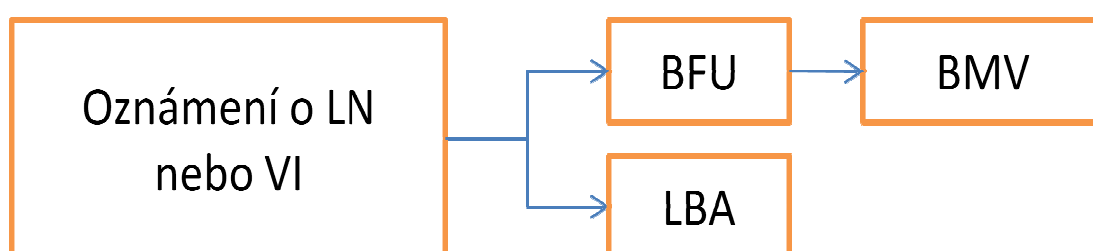


Schéma č.2 - Tok informací při hlášení LN nebo VI v Německu

Německo jako členský stát ICAO při hlášení leteckých nehod a incidentů vychází z Annexu 13 chicagské úmluvy. Jakýkoli incident nebo letecká nehoda německého letadla a to i při havárii na území jiného státu se musí neprodleně hlásit BFU, pokud oznámení podáváme elektronicky máme možnost jej současně zaslat i do LBA. Tento formulář je potřeba doplnit podrobnou zprávou zaslanou do 14 dní od podání formuláře.

6.3 Způsoby podání oznámení

- a) Telefonem
- b) Faxem - do připraveného formuláře
- c) On-line - do připraveného formuláře

6.4 Obsah oznámení

V příloze č.2 se nachází obsah oznámení včetně formuláře pro hlášení LN a I

7. Systém hlášení LN a I na Slovensku

7.1 Podřízenost orgánů

Na Slovensku není zřízen žádný stálý úřad pro vyšetřování LN a I. Hlavním orgánem je zde Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské Republiky (MDPT SR), kde ministr jmenuje a odvolává předsedu a členy stálé komise vyšetřování LN a I (dále jen „Stálá komise“). Předseda Stálé komise je zároveň vedoucím Ústavu vyšetřování leteckých nehod (ÚVLN) leteckého úřadu. Avšak při vyšetřování je funkčně nezávislý na leteckém úřadu. Při samotném vyšetřování předseda Stálé komise zřizuje z členů Stále komise odbornou komisi na vyšetření LN nebo I.

7.2 Oznámení o letecké nehodě

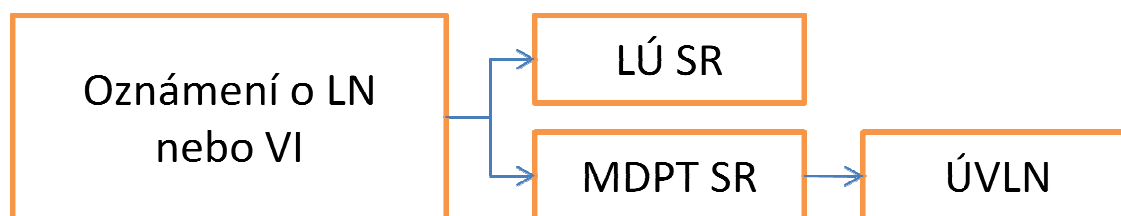


Schéma č.3 - Tok informací při hlášení LN nebo VI na Slovensku

Při ohlášení letecké mimořádné události na Slovensku je nutno podat oznámení o letecké nehodě nebo incidentu prostřednictvím vyplněného formuláře, který se nachází na stránkách Leteckého úřadu Slovenské republiky (LÚ SR). Tento formulář se po vyplnění odešle do LÚ SR a zároveň na MDPT SR. MDPT SR pověří předsedu Stálé komise ÚVLN sestavením vyšetřovacího týmu.

7.3 Způsoby podání oznámení

- a) Faxem - do připraveného formuláře
- b) On-line - do připraveného formuláře

7.4 Obsah oznámení

Příloha č.4 obsahuje formulář pro hlášení LN a I

8. Systém hlášení LN a I v Rakousku

8.1 Podřízenost orgánů

V Rakousku zastává funkci nejvyššího úřadu pro civilní letectví, Ministerstvo dopravy, inovací a technologií, resp. jeho odbor pro leteckou dopravu. Ministerstvo dále pak zřizuje Spolkový úřad pro dopravu (VERSA). VERSA je úřad vyšetřující nehody ve všech druzích dopravy prostřednictvím svých jednotlivých odborů:

- Letecká doprava
- Železniční doprava
- Lodní doprava
- Silniční doprava
- Lanová dráha

VERSA není při šetření LN a I závislá na žádném státním orgánu. Je naprosto nezávislá z důvodu objektivnosti šetření.

Austro Control GmbH je společnost zajišťující bezpečnost vzdušného prostoru nad Rakouskem, řízením letového provozu.

8.2 Oznámení o letecké nehodě



Schéma č.4 - Tok informací při hlášení LN nebo VI v Rakousku

Rakousko jako členská země ICAO opět vychází ve svých předpisech z Annexu 13 Chicagské úmluvy. Zároveň se vstupem Rakouska do EU byly na Rakouské úřady kladeny vyšší nároky bezpečnosti letecké dopravy vycházející z nařízení EASA. V Rakousku je pomocí systému Search and Rescue (SAR) v řídicím středisku Austro Controlu zjištěna mimořádná letecká událost dříve než je s ní seznámena i VERSA. Tento systém pracuje na principu vysílačů polohy (ELT), které informují centrum SAR ihned při jakémkoli zdržení nebo nehodě. Centrum SAR v Austro Controlu ihned po zjištění mimořádné události kontaktuje VERSA, která nařídí další postup při šetření. Formálně je pak nutné ohlásit LN nebo I Austro Controlu. Buď to pomocí tzv. Hotline, která je v provozu 24 hodin denně anebo faxem pomocí připraveného formuláře, který má Austro Control na svých internetových stránkách. Případně se může použít letecká pevná telekomunikační síť (AFTN).

8.3 Způsoby podání oznámení

- a) Hotline - linka fungující nepřetržitě 24 hodin
- b) Telefonicky - na telefonní linku Austro Control
- c) Faxem - připraveným formulářem
- d) AFTN - Aeronautical Fixed Telecommunication Network – Letecká pevná telekomunikační síť

8.4 Obsah oznámení

Příloha č.4 obsahuje formulář pro hlášení LN a I

9. Systém hlášení LN a I v Polsku

9.1 Podřízenost orgánů

V Polsku, stejně tak jako v jiných okolních státech, je nejvyšším státním úřadem v oboru dopravy ministerstvo a to Ministerstvo Infrastruktury, které pod sebou slučuje odbory mající ve správě různé druhy dopravy a komunikace dělí se na:

- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Námořní doprava
- Správa telekomunikací a
- Správa pošt

Odbor letectví koordinuje činnost mimo jiných hlavně Úřadu civilního letectví (ULC), Úřadu pro řízení letového provozu (PAZP) a Státní komise pro vyšetřování leteckých nehod (PKBWL).

9.2 Oznámení o letecké nehodě

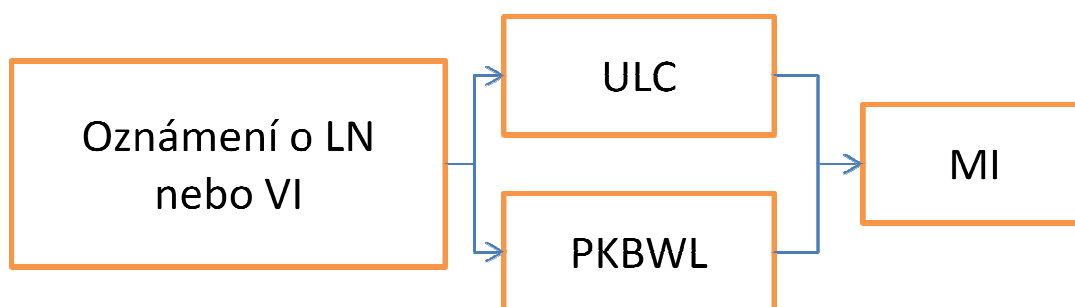


Schéma č.5 - Tok informací při hlášení LN nebo VI v Polsku

Polsko jako členská země ICAO stejně jako jiné členské země vychází ve svých leteckých předpisech z Annexů Chicagské úmluvy, resp. při hlášení a vyšetřování nehod z Annexu 13. Pokud se stane mimořádná událost je nutné tuto neprodleně hlásit Státní komisi pro vyšetřování leteckých nehod (PKBWL) a zároveň Úřadu civilního letectví (ULC). A ty jej ohlásí Ministerstvu Infrastruktury. V praxi se však hlásí tyto události pouze PKBWL a ta již postoupí tuto informaci i dalším úřadům. Oznámení se podává, buď telefonicky, nebo pomocí připravených formulářů.

9.3 Způsoby podání oznámení

- a) Telefonicky - na telefonní linku PKBWL
- b) Faxem - připraveným formulářem
- c) Hotline - linka fungující nepřetržitě 24 hodin
- d) E-mailem - připraveným formulářem

9.4 Obsah oznámení

V příloze č.5 se nachází formulář pro oznámení LN a I

10. Systém hlášení LN a I v Irsku

10.1 Podřízenost orgánů

V Irsku vykonává funkci úřadu pro vyšetřování leteckých nehod AAIU (Air Accidents Investigation Unit). Tento úřad je odborem Ministerstva dopravy a je odpovědný za vyšetřování leteckých nehod a vážných incidentů, které se staly na území Irska. Nejvyšším leteckým úřadem je Ministerstvo dopravy, které prostřednictvím Air Navigation Services, což je odbor Ministerstva dopravy, kontroluje činnost IAA (Irish Aviation Authority), který je zodpovědný za řízení letového provozu a dodržování bezpečnostních předpisů v Irsku. IAA je polostátní společnost. Její příjmy tvoří jak „státní peníze“ tak i příjmy z regulačních a navigačních poplatků.

10.2 Oznámení o letecké nehodě

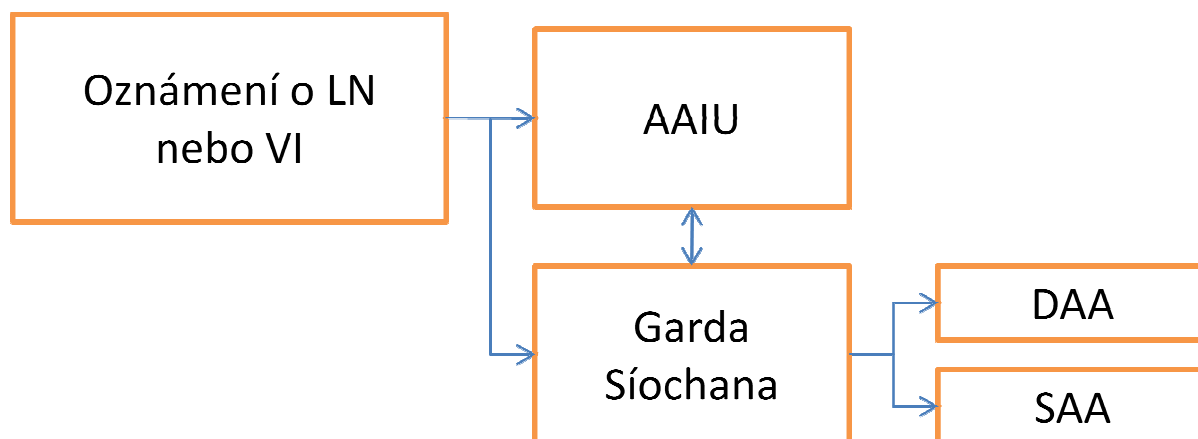


Schéma č.6 - Tok informací při hlášení LN nebo VI v Irsku

Irsko opět jako členská země ICAO vychází při hlášení, zjišťování a vyšetřování příčin leteckých nehod a incidentů z Annexu 13 Chicagské úmluvy a zároveň jako členská země EU ze směrnice Rady Evropské unie 94/56/EC. Při mimořádné události je pilot, popřípadě jiná osoba, povinná hlásit tuto událost AAIU, případně pokud se stane tato událost na/v přilehlé oblasti letiště, tak i odpovědná osoba tohoto letiště. Pokud Garda Síochána, což je irská policie, má informaci o mimořádné události, je povinná hlásit jakoukoli mimořádnou událost AAIU. Garda Síochána má za povinnost hlásit LN nebo VI, buď Řídicímu středisku letecké dopravy na Dublinském letišti (DAA) nebo Řídicímu středisku letecké dopravy na Shannonském letišti (SAA), dle toho kde se událost stala. Pokud je to možné, osoba hlásící mimořádnou událost AAIU, je povinná tuto událost včetně místa události, hlásit i irské policii Garda Síochána.

10.3 Způsoby podání oznámení

Telefonicky – na linku pracující 24 hodin denně tzv. Accident Reporting Telephone

10.4 Obsah oznámení

V příloze č.6 se nachází obsah oznámení LN a I (pro písemné potvrzení)

11. Systém hlášení LN a I ve Velké Británii

11.1 Podřízenost orgánů

Ve Velké Británii je nejvyšším státním dozorcím orgánem, nad dopravou všeho druhu, Ministerstvo dopravy (DT), které zřizuje Civil Aviation Authority (CAA) jako Úřad pro dohled nad civilním leteckým provozem. Air Accidents Investigations Branch (AAIB) jako úřad pro vyšetřování příčin leteckých nehod a incidentů není podřízen CAA, ale jeho zřizovatelem a nadřízeným orgánem je Ministerstvo dopravy. AAIB má povinnost všechny události hlásit přímo Ministerstvu dopravy.

11.2 Oznámení o letecké nehodě



Schéma č.7 - Tok informací při hlášení LN nebo VI ve Velké Británii

Velká Británie je zakládajícím členem mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO a proto je také rovněž jejím členem. Její předpisy a nařízení, týkající se vyšetřování příčin leteckých nehod a incidentů, tak vycházejí z Annexu 13. AAIB je úřad zajišťující objektivní vyšetřování příčin leteckých nehod a incidentů na území Velké Británie a je proto nutno mu hlásit veškeré mimořádné události, které nastanou. AAIB je, jak už jsem zmínil, přímo podřízen Ministerstvu dopravy, z toho tomuto úřadu vyplývá povinnost po obdržení hlášení o takovéto události, postoupit tuto informaci dále na Ministerstvo dopravy.

11.3 Způsoby podání oznámení

Telefonicky – na linku pracující 24 hodin denně tzv. Accident Reporting line

11.4 Obsah oznámení

V příloze č.7 se nachází obsah oznámení LN a I (pro písemné potvrzení)

12. Systém hlášení LN a I v Dánsku

12.1 Podřízenost orgánů

V Dánsku podobně jako v ostatních zemích Evropské unie je nejvyšším státním orgánem, v oblasti dopravy, Ministerstvo dopravy (TM), které zřizuje pro odbor letecké dopravy Úřad pro civilní letectví - Civil Aviation Authority Denmark (CAA-DK), v dánštině Statens Luftfartsvæsen (SLV). Zřizovatelem a koordinátorem činnosti Úřadu pro vyšetřování nehod (Accidents Investigation Board – AIB) je TM. Tento úřad na rozdíl od jiných jemu podobných úřadů v okolních státech nevyšetřuje pouze letecké nehody, ale i nehody železniční. AIB je jakkoli nezávislý orgán z důvodů zachování objektivnosti šetření.

12.2 Oznámení o letecké nehodě

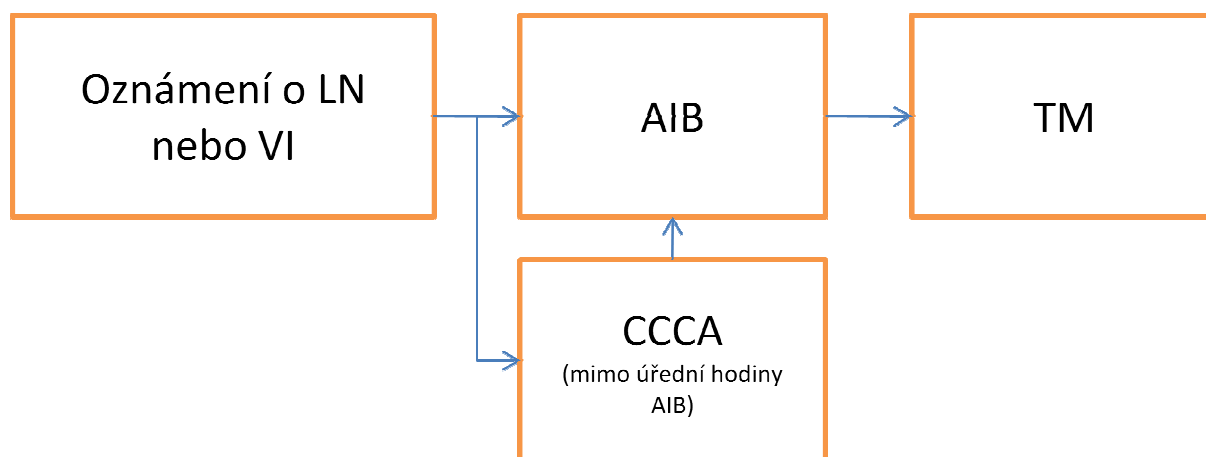


Schéma č.8 - Tok informací při hlášení LN nebo VI v Dánsku

Dánsko je opět členskou zemí ICAO, a proto její nařízení a zákony týkající se vyšetřování LN a I vycházejí z Annexu 13 Chicagské úmluvy z roku 1944. Hlášení o LN nebo I je nutné podávat bez jakéhokoli prodlení. Hlášení se podává AIB, pokud je však podáváno mimo úřední hodiny AIB, pak je nutno kontaktovat vedoucího řídicího centra na letišti v Kodani (CCCA). Ten postoupí tuto informaci co nejdříve AIB a to pak Ministerstvu dopravy. Vše naznačuje schéma č.8. Toto hlášení je nutné nejpozději do osmi dnů potvrdit doručením vyplněného formuláře. Tyto formuláře se nacházejí na webových stránkách AIB a jsou pro:

- Oznámení LN nebo I
- Oznámení LN nebo I s kluzákem
- Oznámení LN nebo I s Ultra-lightem
- Oznámení LN nebo I s balónem

V Dánsku na rozdíl od jiných států se do Oznámení o LN nebo I nezahrnuje Oznámení o incidentu letecké dopravy (Incident letecké dopravy je událost, která porušuje nařízení střediska řízení letového provozu, kdy např. dvě letadla kolem sebe proletí v takové blízkosti, kdy hrozí LN). Toto Oznámení, pokud se jedná o závažnější incident, zvláště když by do tohoto incidentu bylo zahrnuto ještě další letadlo, se provádí ihned během letu pomocí „Předběžné zprávy o incidentu“. Anebo co nejdříve po přistání pomocí formuláře „Oznámení incidentu letecké dopravy“ a to, buď AIB, nebo Službě letového provozu (ATS) na daném letišti přistání, jak naznačuje schéma č.9.

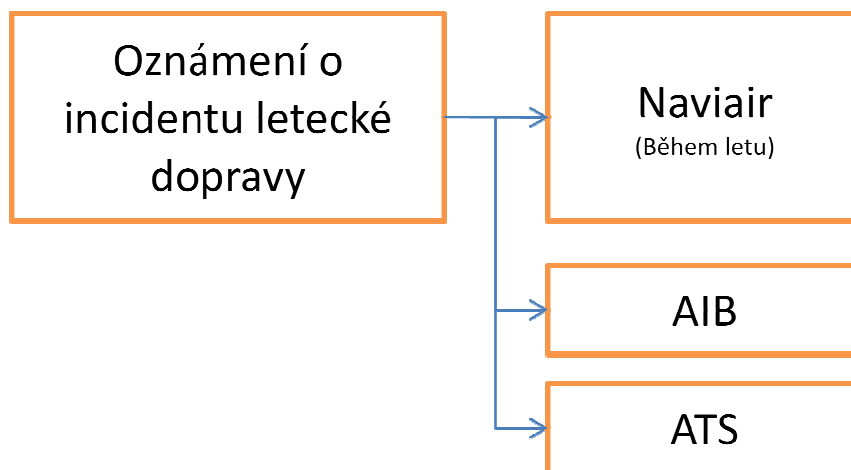


Schéma č.9 - Tok informací při hlášení incidentu letecké dopravy v Dánsku

12.3 Způsoby podání oznámení

- Telefonicky – telefonní linka, pracující pouze v úředních hodinách AIB
- Telegraficky
- Dálnopisem
- Faxem

12.4 Obsah oznámení

V příloze č.8 se nachází obsah oznámení a vzorový formulář pro hlášení LN a I. V příloze č.9 se nachází formulář pro hlášení incidentu letecké dopravy.

13. Závěr

Když jsem si zadání této bakalářské práce vybíral, myslel jsem si, že systémy hlášení leteckých nehod a incidentů jsou v jednotlivých zemích rozličné. Tento můj pohled na věc před více jak půl rokem dnes považuji za velice naivní. Dnes po dokončení mé práce jsem trochu více pochopil, že sjednocení pravidel a vytvoření centrální databáze jako je ECCAIRS, pro uchovávání a sdílení poznatků z vyšetřování, je nesmírně důležité pro bezpečnost civilního letectví.

Při pohledu na systémy hlášení LN a I v zemích, které jsem porovnával, jsem zjistil, že všechny, jakožto členské země ICAO, vychází z Annexu 13 Chicagské úmluvy ze dne 7. prosince 1944. Tato úmluva je vlastně zakládající listinou Mezinárodní organizace pro civilní letectví – ICAO. Jejich zákony vychází popř. ještě ze směrnice Rady Evropské unie 94/56/EC, které jsou členy. Ovšem každá země tyto předpisy upravuje pro své regionální podmínky.

Dovolil bych si také v jednom ohledu vyzdvihnout Českou Republiku. V žádné z porovnávaných zemí není možné tak jednoduše podat oznámení přes internet jako u nás. Na webových stránkách ÚZPLN je zřetelné tlačítko pro hlášení LN nebo I, kde po kliknutí stačí vypsát do připravených kolonek základní požadované údaje o LN nebo I a dalším stiskem tlačítka myši odeslat. V ostatních zemích odesílání těchto formulářů o LN nebo I není tak rychlé a intuitivní.

Jedním z neduhů, kterého jsem si všiml při vypracovávání mé práce, je často malý rozsah překladu jednotlivých sekcí webových stránek státních institucí. Tady bych na pomyslné poslední místo zařadil Polské Ministerstvo Infrastruktury, které dle mého názoru anglická verze webových stránek je nedostačující. Na druhé straně tohoto pořadí, na pomyslném prvním místě, je bezesporu Dánsko, kdy i jednotlivé zákony jsou přeloženy do angličtiny. Jejich stránky v anglické verzi by dle mého názoru mohly stát příkladem právě již zmiňovanému Ministerstvu infrastruktury v Polsku. Pokud je dnes kladen důraz na sjednocování předpisů, sdílení a výměnu informací mezi jednotlivými státy, pak jsou plnohodnotné anglické verze webových stránek naprostým minimem.

Na závěr bych chtěl uvést, že moje práce měla za úkol porovnat systémy hlášení LN a I v členských státech EU. Pro porovnání jsem vybral vzorek osmi států. Zahrnul jsem do nich jak Českou Republiku včetně našich sousedících států, tak i státy dle mého názoru významné i méně významné, co se týče podílu na světové letecké přepravě.

14. Použitá literatura

- [1] MOTYKOVÁ, V. *Návrh národní politiky systému hlášení leteckých nehod a incidentů*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství, 2008. 53s. Vedoucí diplomové práce Ing. Jiří Chlebek, Ph.D.
- [2] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů L-13*. [online] 2001, [cit. 2009-03-13]. Dostupný z WWW: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-13/ovladani/obsah_cz.htm>
- [3] *Flying in Europe : AIS-CAA* [online]. c2004-2009 , last updated 03/25/09 [cit. 2009-02-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.flyingineurope.be/AIS%20-%20CAA.htm>>.
- [4] *Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod* [online]. [cit. 2009-02-15]. Dostupný z WWW: <<http://uzpln.cz/index.htm>>.
- [5] *Úřad pro civilní letectví* [online]. [cit. 2009-02-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.caa.cz/>>.
- [6] *European Aviation Safety Agency* [online]. c2003-2009 [cit. 2009-02-18]. Dostupný z WWW: <http://easa.eu.int/ws_prod/g_cs/g_about.php>.
- [7] *International Civil Aviation Organization* [online]. c1995-2009 [cit. 2009-02-18]. Dostupný z WWW: <<http://icao.int/>>.
- [8] Joint Research Centre. *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* [online]. c2007-2009 [cit. 2009-02-20]. Dostupný z WWW: <<http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/index.php?id=1>>.
- [9] *Luftfahrt-Bundesamt* [online]. [cit. 2009-03-03]. Dostupný z WWW: <http://www.lba.de/DE/Home/homepage__node.html__nnn=true>.
- [10] *Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung* [online]. [cit. 2009-03-03]. Dostupný z WWW: <http://www.bfu-web.de/cln_007/sid_B86C752D8D31D802A699221030DD495D/DE/Home/homepage__node.html?__nnn=true>.
- [11] *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie : Luftfahrt* [online]. c2009 [cit. 2009-03-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/index.html>>.
- [12] *Bundesanstalt für Verkehr : Luftfahrt* [online]. c2005 [cit. 2009-03-06]. Dostupný z WWW: <http://www.lba.de/DE/Home/homepage__node.html__nnn=true>.
- [13] *Austro Control : SAR/Reports* [online]. [cit. 2009-03-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.austrocontrol.at/en/content/lfa/SAR/SAR.shtml>>.
- [14] *Urząd Lotnictwa Cywilnego* [online]. c2009 [cit. 2009-03-20]. Dostupný z WWW: <http://bip.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=12&Itemid=72>.

- [15] *Ministerstwo Infrastruktury* [online]. 2009/01/26 [cit. 2009-03-20]. Dostupný z WWW: <<http://bip.mi.gov.pl/>>.
- [16] *Letecký úrad Slovenskej republiky* [online]. Posledná aktualizácia bola 29. 4. 2009 [cit. 2009-03-31]. Dostupný z WWW: <<http://www.caa.sk/slovak/index.htm>>.
- [17] *Air Accident Investigation Unit* [online]. [cit. 2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.aaiu.ie/>>.
- [18] *Department of Transport : Aviation* [online]. c2009 [cit. 2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.transport.ie/aviation/overview.aspx>>.
- [19] *Irish Aviation Authority* [online]. [cit. 2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.iaa.ie/index.jsp>>.
- [20] *Civil Aviation Authority* [online]. [cit. 2009-04-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.caa.co.uk/homepage.aspx>>.
- [21] *Air Accident Investigation Branch* [online]. 2009 [cit. 2009-04-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.aaib.gov.uk/home/index.cfm>>.
- [22] *Statutory Instrument 1996 No.2798 : The Civil Aviation Regulations 1996* [online]. c1996 [cit. 2009-04-10]. Dostupný z WWW: <http://www.opsi.gov.uk/si/si1996/Uksi_19962798_en_1.htm>.
- [23] *Statens Luftfartsvæsen* [online]. [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.slv.dk/>>.
- [24] *BL5-40 : Order on the duty to report aircraft accidents and incidents* [online]. Edition 2. 1997 [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <http://www.slv.dk/Dokumenter/dsweb/Get/Document-502/BL5-40_uk.pdf>.
- [25] *Accident Investigation Board Denmark* [online]. [cit. 2009-05-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.hcl.dk/sw593.asp>>.
- [26] *Ministry of Transport* [online]. [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.trm.dk/sw521.asp>>.

15. Seznam zkratek

MD	Ministerstvo dopravy
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ČR	Česká Republika
EU	Evropská unie
AAIU	Air Accident Investigation Unit Složka pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
LN	Letecká nehoda
VI	Vážný incident
I	Incident
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace civilního letectví
ŘLP	Řízení letového provozu
BFU	Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung Spolkový úřad pro vyšetřování leteckých nehod (Německo)
LBA	Luftfahrt-Bundesamt Spolkový úřad pro leteckou dopravu (Německo)
BMV	Bundesministerium für Verkehr Ministerstvo dopravy (Německo)
LÚ SR	Letecký úřad Slovenskej Republiky Letecký úřad Slovenské Republiky
MDPT SR	Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací Slovenskej Republiky Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské Republiky
ÚVLN	Ústav pro vyšetřování leteckých nehod (Slovensko)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií
VERSA	Bundesanstalt für Verkehr Spolkový úřad pro dopravu
EASA	European Aviation Safety Agency Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems Evropské koordinační centrum pro systémy zpracování leteckých nehod a incidentů
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network Letecká pevná telekomunikační síť
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego Úřad civilního letectví (Polsko)
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych Státní komise pro vyšetřování leteckých nehod (Polsko)

PAZP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Polská agentura pro řízení letového provozu (Polsko)
MI	Ministerstwo Infrastruktury Ministerstvo Infrastruktury (Polsko)
SAA	Civil Aviation Air Traffic Control Centre at Shannon Airport Řízení letového provozu v Shannonu (Irsko)
DAA	Civil Aviation Air Traffic Control Centre at Dublin Airport Řízení letového provozu v Dublinu (Irsko)
CAA	Civil Aviation Authority Úřad civilního letectví (Velká Británie)
AAIB	Air Accident Investigation Branch Odbor pro vyšetřování leteckých nehod (Velká Británie)
DT	Department for Transport Ministerstvo dopravy (Velká Británie)
TM	Transportministeriet Ministerstvo dopravy (Dánsko)
SLV	Statens Luftfartsvæsen Úřad civilního letectví (Dánsko)
AIB	Accident Investigation Board Úřad pro vyšetřování nehod (Dánsko)
CCCA	Control Centre Copenhagen Airport Řídicí středisko Kodaňského letiště (Dánsko)
ATS	Air Traffic Service Služba letecké dopravy
ELT	Emergency Location Transmitter Pohotovostní vysílač polohy

16. Přílohy

Seznam příloh:

Příloha č.1: Obsah oznámení LN a I v ČR

Příloha č.2: Obsah oznámení LN a I včetně formuláře v Německu

Příloha č.3: Formulář oznámení LN a I na Slovensku

Příloha č.4: Formulář oznámení LN a I v Rakousku

Příloha č.5: Formulář oznámení LN a I v Polsku

Příloha č.6: Obsah oznámení LN a I v Irsku

Příloha č.7: Obsah oznámení LN a I ve Velké Británii

Příloha č.8: Obsah oznámení LN a I včetně formuláře v Dánsku

Příloha č.9: Formulář Oznámení o incidentu letecké dopravy

Příloha č.1: Obsah oznámení LN a I včetně formuláře v ČR

- a) Rozpoznávací značku
 - pro leteckou nehodu ACCID
 - pro vážný incident INCID
- b) Výrobce
 - Model
 - Poznávací značku
 - Výrobní číslo letadla
- c) Jméno vlastníka
 - Jméno provozovatele nebo nájemce letadla
- d) Jméno velitele letadla
 - Národnost členů posádky
 - Národnost cestujících
- e) Datum a čas letecké nehody nebo vážného incidentu
- f) Letiště posledního vzletu
 - Letiště plánovaného přistání
- g) Polohu letadla vzhledem k snadno vymežitelnému zeměpisnému místu
 - Zeměpisné souřadnice
- h) Počet členů posádky a cestujících na palubě
 - z toho počet usmrcených
 - z toho těžce zraněných

Počet usmrcených a těžce zraněných mimo letadlo
- i) Popis letecké nehody nebo vážného incidentu
 - Rozsah poškození (pokud je znám)
- j) Fyzikální charakteristiky místa letecké nehody nebo vážného incidentu, včetně informace o potížích k jeho přístupu, případně speciálních požadavků k jeho dosažení
- k) Přítomnost a popis nebezpečného nákladu v letadle

OZNÁMENÍ O VZNIKU LN NEBO I



Odesílatel: e-mail	
Adresát:	info@uzpln.cz
Titul zprávy:	

a	Rozpoznávací značka:	ACCID ▾
	Výrobce:	
b	Model:	
	Poznávací značka:	
c	Výrobní číslo letadla:	
	Jméno vlastníka:	
	Jméno provozovatele:	
	Jméno nájemce:	
d	Jméno velitele letadla:	
	Národnost členů posádky:	
	Národnost cestujících:	
e	Datum události:	
	Čas (místní nebo UTC):	
f	Letiště posledního vzletu:	
	Letiště plánovaného přistání:	
g	Poloha letadla k zeměpisnému místu:	
	Zeměpisné souřadnice:	
h	Počet členů posádky a cestujících:	
	- z toho usmrcených:	
	- z toho těžce zraněných:	
	Počet usmrcených a těžce zraněných mimo letadlo:	
i	Popis a rozsah poškození:	
j	Charakteristika místa události, popis přístupu:	
k	Přítomnost a popis nebezpečného nákladu:	

Odeslat

Příloha č.2: Obsah oznámení LN a I včetně formuláře v Německu

- a) Jméno a aktuální bydliště oznamovatele
- b) Místo a čas LN nebo VI
- c) Druh, typ, registrační značky a volající znaky letadla
- d) Jméno provozovatele letadla
- e) Účel letu, vzletové a přistávací letiště plánovaného letu
- f) Jméno pilota
- g) počet členů
 - posádky
 - pasažérů
- h) Rozsah zranění a poškození letadla
- i) Informace o nebezpečné nákladní dopravě
- j) Popis průběhu LN nebo VI

Notification of an Accident or a serious Incident to an Aircraft in respect to § 5 LuftVO

German Federal Bureau of
Aircraft Accidents Investigation
Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16, 38108 Braunschweig, Germany
Tel.: +49 531 35 48 - 0
Fax: +49 531 35 48 - 246



This notification should be transmitted by phone or by fax. Please enter or mark ☐ fields.			
a	Person reporting	Name:	Location:
			Phone:
b	Location of the Accident or serious Incident, District/State	Location:	
		District/State:	
	Date, Time and Timeline	Date:	Time:
			Timeline: ☐ UTC ☐ MEZ ☐ MESZ
c	Aircraft ^{*)}	Manufacturer:	Model:
	Weight category (MTOW)	<input type="radio"/> more than 20 t <input type="radio"/> between 5.7 t - 14 t <input type="radio"/> below 2.0 t <input type="radio"/> between 14 t - 20 t <input type="radio"/> between 2.0 t - 5.7 t <input type="radio"/> unknown	
	Registration and call sign	Registration:	call sign:
d	Name of Operator	Name of Operator:	
	Address and State of Operator	Address of Operator:	State of Operator:
e	Type of Operation (Air transport operations)	<input type="radio"/> International <input type="radio"/> Scheduled <input type="radio"/> Passenger <input type="radio"/> Domestic <input type="radio"/> Charter <input type="radio"/> Cargo <input type="radio"/> Ferry <input type="radio"/> Training <input type="radio"/> other	
	Type of Operation (General Aviation)	<input type="radio"/> Pleasure <input type="radio"/> Instructional <input type="radio"/> other _____ <input type="radio"/> Business <input type="radio"/> Solo <input type="radio"/> Dual <input type="radio"/> Check <input type="radio"/> unknown	
	Departure, Destination and Flight Plan	Departure:	Destination:
			Flight Plan:
f	Pilot in Command	Surname:	First name:
g	Number of persons on board	Crew:	Passengers:
			Total:
h	Number of persons injured	Crew	Passengers
	- fatal		
	- serious		
	- minor		
	- none		
	Damage to the Aircraft	<input type="radio"/> destroyed <input type="radio"/> substantial <input type="radio"/> minor <input type="radio"/> none <input type="radio"/> unknown	
	Third party damage (Buildings, Vehicles, Plants...)		
i	Dangerous goods on board		
		☐ none	

^{*)} For each aircraft a separate report is necessary

(will be continued at the next page)

Notification of an Accident or a serious Incident to an Aircraft in respect to § 5 LuftVO

(continue)

j	Description of the Accident or serious Incident
---	---

Phase of flight

- ☐ Standing ☐ Climb ☐ Descent
☐ Taxi ☐ En route ☐ Landing
☐ Take off ☐ Flight level change ☐ Taxiing after landing
☐ Missed approach ☐ Others

Please give a short description of the circumstances of the accident or serious incident, damages, type of injuries and meteorological informations.

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Light conditions at the moment of the event

- ☐ Daylight ☐ Dawn ☐ Night-dark
☐ Unknown ☐ Dusk/twilight ☐ Night-moonlight

Weather conditions

- O_{VMC} O_{IMC} O_{CAT} _____

ATIS

Confirmation

Location

Date _____

Signature _____

File Number
(will be defined by the BFU)

X

Příloha č.3: Formulář oznámení LN a I na Slovensku

Príloha č. 3
k nariadeniu vlády č. 661/2005 Z. z.

HLÁSENIE UDALOSTI V CIVILNOM LETECTVE

P. č.	DRUH INFORMÁCIE	SPRESNENIE	TEXT INFORMÁCIE
1.	Názov subjektu	kto zasiela hlásenie	
2.	Dátum a presný čas	časová pečiatka vzniku udalosti	
3.	Miesto	presné miesto vzniku a rozsahu udalosti, adresa, príp. lokalita, pri lietadle aj typ, model, poznávacia značka a číslo letu	
4.	Označenie a špecifikácia udalosti	presný opis charakteru priebehu	
5.	Kto zistil, oznámil a komu	meno priezvisko a funkcia osoby	
6.	Vyhodnotenie informácie o udalosti	kým, kto odborne posúdil charakter	
7.	Prvotný orgán riešenia udalosti	ktorý riešil udalosť a riadil opatrenia, kedy	
8.	Spôsob riešenia udalosti	vykonané opatrenia, opis krokov	
9.	Dodatočné opatrenia	keď boli prijaté a kým	
10.	Hlásenie vyhotovil	meno, priezvisko, funkcia, dátum a podpis	
	Meno a podpis riaditeľa		

* V prípade nedostatku miesta pokračujte na samostatnom liste.

Hlásenie o udalosti v civilnom letectve sa predkladá Ministerstvu dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky bezodkladne, najneskôr do 14 dní od jej zistenia.

©webmaster

Příloha č.4: Formulář oznámení LN a I v Rakousku



- ☐ Meldung eines Unfalles, einer Störung oder eines anderen meldepflichtigen Ereignisses nach ZMV 2007 i.d.g.F.
- ☐ Meldung von Flugunfällen nach JAR-OPS 1.425/3.425 und besonderen Ereignissen nach JAR-OPS 1.420/3.420
- ☐ Meldung von Störungen nach TEIL M (CAMO's, Maintenance Organisations)
- ☐ Meldung von Störungen nach TEIL 145
- ☐ Meldung von Störungen nach LFG § 136, ZLLV
- ☐ Meldung von Störungen nach TEIL 21

An die AUSTRO CONTROL GmbH (Abt. LSA) - Schnirchgasse 11, A-1030 Wien Tel.: +43-1-7988380 oder +43-5-1703-7777 Fax.: +43-5-1703-76 eMail: reports@austrocontrol.at Formular und Online - Eingabe unter: www.austrocontrol.at				
Meldungsleger	(Familien)Name:	Vorname:	Aufenthaltort derzeit:	Telefonisch erreichbar:
Organisation	Funktion / Aufgabe:	ausgeübt für (Organisation):		
Gültige Lizenz	Bezeichnung:	Nr.:	Ausgestellt von:	Gültig bis:
Berechtigungen	Berechtigungen:			
Ort und Zeitpunkt	Ort:		Bezirk / Staat:	
des Ereignisses	Datum:		Zeit - UTC:	
Luftfahrzeug	Hersteller:		Musterbezeichnung:	
	Seriennummer:		Zum Zeitpunkt des Ereignisses gesteuert von:	
	Stunden:	Landungen:	ETOPS zugelassen <input type="checkbox"/>	MEL relevant <input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> Motorflugzeug <input type="checkbox"/> Tragschrauber <input type="checkbox"/> Ultraleichtflugzeug <input type="checkbox"/> Motorsegler <input type="checkbox"/> Hubschrauber <input type="checkbox"/> Freiballon <input type="checkbox"/> Segelflugzeug <input type="checkbox"/> Fallschirm <input type="checkbox"/> Gleitschirm <input type="checkbox"/> Hängegleiter <input type="checkbox"/> sonstige (z.B. Freiballon gefesselt, UAV)			
Gewichtsklasse	MTOM [kg]:	<input type="checkbox"/> Mehrmotorig	<input type="checkbox"/> Kolbenmotor	<input type="checkbox"/> Turbinenantrieb
Registrierung	Kennzeichen:		Staatszugehörigkeit:	
Halter	Name:		Halterstaat:	
	Halteradresse:			
Andere beteiligte Luftfahrzeuge	Kennzeichen:			
Ausfall/Fehlfunktion/Mangel an LFZ/Komponenten/Einrichtungen				
<input type="checkbox"/> Technisches Vorkommnis am Luftfahrzeug <input type="checkbox"/> Instandhaltung, Instandsetzung, Herstellung <input type="checkbox"/> ATM-/ANS-Einrichtungen <input type="checkbox"/> Flugplatzeinrichtungen und Bodendienste				
Beschreibung (gegebenenfalls die Bezeichnung des Ergebnisses gemäß Anhang 1 und 2 der ZMV):				
Hersteller:		Musterbezeichnung oder Komponenten P/N:		Seriennummer:
Betriebszeit seit Überholung TSO/CSO:		Betriebszeiten seit TSN/CSN:		ATA-Sode (4-stellig):
hrs / cyc		hrs / cyc		
Beladung *)	Gesamtflugmasse [kg]:		Treibstoff an Board [Liter]:	

Gefahrgut	Art des beförderten Gefahrgutes:			
Beteiligte	Familienname:	Vorname:	Funktion/Aufgabe:	Gültige Lizenz:
	Familienname:	Vorname:	Funktion/Aufgabe:	Gültige Lizenz:
	Familienname:	Vorname:	Funktion/Aufgabe:	Gültige Lizenz:
Personenschaden	Anzahl sämtlicher Personen im LFZ	Anzahl verletzter Personen		
		schwer verletzte	tödlich verletzte	Unbekannt
Besatzung				
Fluggäste				
Andere				
Sachschaden	<input type="checkbox"/> LFZ zerstört <input type="checkbox"/> LFZ beschädigt <input type="checkbox"/> LFZ unbeschädigt <input type="checkbox"/> unbekannt			
	Drittschaden:			
Art des Fluges				
Gewerblicher Luftverkehr (Commercial Air Transport)				
<input type="checkbox"/> flugplanmäßiger Luftverkehr (Scheduled) <input type="checkbox"/> nicht flugplanmäßiger Luftverkehr (Non-scheduled)				
<input type="checkbox"/> Ambulanzflug <input type="checkbox"/> Rettungsflug (EMS) <input type="checkbox"/> Rundflug <input type="checkbox"/> Außenlastflug Flugnummer:				
<input type="checkbox"/> Frachtflug <input type="checkbox"/> Überstellung <input type="checkbox"/> Training/Check				
Allgemeine Luftfahrt				
<input type="checkbox"/> Privatflug <input type="checkbox"/> Geschäftsflug <input type="checkbox"/> Erprobung <input type="checkbox"/> Kunstflug <input type="checkbox"/> Veranstaltung				
<input type="checkbox"/> Wolkensegelflug <input type="checkbox"/> Verbandsflug <input type="checkbox"/> Wettbewerb <input type="checkbox"/> Checkflug <input type="checkbox"/> Überstellung				
Arbeitsflug				
<input type="checkbox"/> im gewerblichen Luftverkehr <input type="checkbox"/> nicht gewerblicher Flug				
<input type="checkbox"/> SF-Schleppflug <input type="checkbox"/> FS-Absetzflug <input type="checkbox"/> Bannerflug <input type="checkbox"/> Vermessungsflug <input type="checkbox"/> Fotoflug				
<input type="checkbox"/> Außenlastflug <input type="checkbox"/> SAR <input type="checkbox"/> Abwerfen von Sachen <input type="checkbox"/> Agrarflug				
Schulung				
<input type="checkbox"/> am Doppelsteuer <input type="checkbox"/> Alleinflug <input type="checkbox"/> Prüfung				
<input type="checkbox"/> Grundsicherung <input type="checkbox"/> Musterberecht. <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> Gewichtsklasse				
<input type="checkbox"/> Schleppflug <input type="checkbox"/> Kunstflug <input type="checkbox"/> SF-Startart <input type="checkbox"/> Berufspilot				
<input type="checkbox"/> Nacht-Sichtflug <input type="checkbox"/> Flächengleiter <input type="checkbox"/> FS-Handauslöser				
Sonstige				
Flugverlauf	Letzter Abflugsplatz:	Geplanter Zielflugsplatz:	Tatsächlicher Landeort:	Flugzeit:
Flugphase*)	<input type="checkbox"/> Stillstand <input type="checkbox"/> Rollen <input type="checkbox"/> Start <input type="checkbox"/> Steilflug <input type="checkbox"/> Sinkflug <input type="checkbox"/> Reiseflug			
	<input type="checkbox"/> Änderung der Flughöhe <input type="checkbox"/> Anflug / Warteverfahren <input type="checkbox"/> Landung			
Sonstige (z.B. Kunstflug, Schwebeflug)		IAS:	Flughöhe:	Piste:
Bodenphase*)	<input type="checkbox"/> Wartung <input type="checkbox"/> Abfertigung/Rampe <input type="checkbox"/> abgestellt <input type="checkbox"/> unbeaufsichtigt			
Flugregeln*)	<input type="checkbox"/> VFR (Tag) <input type="checkbox"/> VFR (Nacht) <input type="checkbox"/> SVFR <input type="checkbox"/> IFR Luftraumklasse:			
Flugverkehrsdienste*)	Bodenfunkstelle:	Frequenz:	Rufzeichen-LFZ:	SSR-Code:
<input type="checkbox"/> Kontrollierter Flug (der Meldung des FVL ist ein ATM OCCURRENCE REPORT beizufügen)				
Wetter und Lichtverhältnisse*)	<input type="checkbox"/> CAVOK <input type="checkbox"/> VMC <input type="checkbox"/> IMC			

<input type="checkbox"/> Tageslicht		<input type="checkbox"/> Dämmerung		<input type="checkbox"/> Nacht mondhell		<input type="checkbox"/> Nacht dunkel		<input type="checkbox"/> unbekannt	
Wind:		Sicht:		Niederschlag:		Bewölkung		Temperatur (OAT)	
Beschreibung des Hergangs des Ereignisses einschließlich Angaben über relevante Verfahren und Einrichtungen sowie über die Art des Schadens und der Verletzungen:									
Meldungsleger Analyse (Root Cause Analysis- sowie vorgesehen) durchgeführt:									
<input type="checkbox"/> Offen / Folgereport bis (Datum): <input type="checkbox"/> Keine <input type="checkbox"/> geschlossen									
Ursachen des Ereignisses:									
Bestätigung der Angaben und aller Weiterleitungen gemäß Meldeverpflichtung				Datum:			Unterschrift		
*) maßgeblich ist der Zeitpunkt des Ereignisses									

Příloha č.5: Formulář oznámení LN a I v Polsku

Wzór nr 9

ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU LOTNICZYM				
Składający zawiadomienie - kontakt:				
Data i czas zaistnienia zdarzenia		Miejsce zdarzenia		
Rodzaj SP	Typ SP	Znaki rozpozn. SP	Rodzaj operacji lotniczej	
Właściciel SP		Użytkownik SP		
Adres i nr tel. właściciela / użytkownika SP				
Liczba osób poszkodowanych w zdarzeniu lotniczym				
	Ofiary śmiertelne	Poważnie ranni	Lekko ranni/bez obraż.	Nie ustalono
Załoga				
Pasażerowie				
Osoby postronne				
Uszkodzenia statku powietrznego				
Zniszczony	Poważnie uszkodzony	Lekko uszkodzony	Bez uszkodzeń	Nie wiadomo
Inne straty materialne				
Opis okoliczności zdarzenia lotniczego				
Decyzja Przewodniczącego PKBWL o badaniu zdarzenia lotniczego:				
Kwalifikacja zdarzenia:				
Badanie prowadzi:				
Kierujący Zespołem Badawczym / Nadzorujący z PKBWL:				
Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego				
Proponowany termin nadesłania wyników przeprowadzonego badania				
PKBWL - tel: +48 22 630 11 42; PKBWL - fax: +48 22 630 11 43; E-mail: pkbwl@ml.gov.pl Tel. alarmowy: 0 500 233 233		Podpis i pieczęć Przewodniczącego PKBWL 		

Příloha č.6: Obsah oznámení LN a I v Irsku

- a) Rozpoznávací značku
 - pro leteckou nehodu ACCID
 - pro vážný incident INCID
- b) Výrobce
 - Model
 - Národnostní a registrační značku
- c) Jméno vlastníka
 - Jméno provozovatele nebo nájemce letadla
- d) Jméno pilota
- e) Datum a čas letecké nehody nebo vážného incidentu
- f) Letiště posledního vzletu
 - Letiště plánovaného přistání
- g) Polohu letadla vzhledem k snadno vymežitelnému zeměpisnému místu
 - Zeměpisné souřadnice (zeměpisná šířka a délka)
- h) Počet členů posádky a cestujících na palubě
- i) Počet osob na palubě letadla usmrcených nebo těžce zraněných následkem LN nebo VI
- j) Počet usmrcených a těžce zraněných mimo letadlo následkem LN nebo VI
- k) Popis letecké nehody nebo vážného incidentu a rozsah škod, pokud je to známo
- l) Rozsah poškození (pokud je znám)
- m) Fyzikální charakteristiky místa letecké nehody nebo vážného incidentu
- n) Přítomnost a popis nebezpečného nákladu v letadle
- o) Identifikační údaje osoby ohlašující mimořádnou událost

Příloha č.7: Obsah oznámení LN a I v Velké Británii

- a) Rozpoznávací značku
 - pro leteckou nehodu ACCID
 - pro vážný incident INCID
- b) Typ
 - Model
 - Národnostní a registrační značku
- c) Jméno vlastníka
 - Jméno provozovatele nebo nájemce letadla
- d) Jméno velitele letadla
- e) Datum a čas letecké nehody nebo vážného incidentu
- f) Letiště posledního vzletu
 - Letiště plánovaného přistání
- g) Polohu letadla vzhledem k snadno vymežitelnému zeměpisnému místu
- h) Počet členů posádky na palubě usmrcených nebo těžce zraněných
- i) Počet cestujících na palubě usmrcených nebo těžce zraněných
- j) Počet dalších osob usmrcených nebo těžce zraněných následkem nehody
- k) Povaha nehody pokud je známa

Příloha č.8: Obsah oznámení LN a I včetně formuláře v Dánsku

- a) Rozpoznávací značku
 - pro leteckou nehodu ACCID
 - pro vážný incident INCID
- b) Typ
 - Model
 - Sériové číslo
 - Národnostní a registrační značku
- c) Jméno vlastníka
 - Jméno provozovatele nebo nájemce letadla
- d) Jméno velitele letadla
- e) Datum a čas letecké nehody nebo vážného incidentu
- f) Letiště posledního vzletu
 - Letiště plánovaného přistání
- g) Polohu letadla vzhledem k snadno vymežitelnému zeměpisnému místu
- h) Počet členů posádky a cestujících na palubě
 - Počet členů posádky a cestujících na palubě usmrcených nebo těžce zraněných
 - Počet dalších osob usmrcených nebo těžce zraněných následkem nehody
- i) Krátký popis letecké nehody nebo incidentu a poškození letadla
- j) Charakteristika letecké nehody nebo incidentu
- k) Oznamovatel (letecká společnost/pilot)



AIRCRAFT ACCIDENT/INCIDENT REPORT FORM

To be sent to AIS Denmark,
Langebjergvej 21, DK-4000 Roskilde
within 8 days of the accident/incident.

REG: _____

FLIGHT NO: _____

TYPE: _____

Location of occurrence:		NS	EW
Date:	20	Time of occurrence: UTC	
Point of contact, name:	Phone:	Fax:	E-Mail:

FLIGHT DETAILS

Type of operation:	Scheduled <input type="checkbox"/>	Charter <input type="checkbox"/>	Taxi <input type="checkbox"/>	Commercial <input type="checkbox"/>	Instructional <input type="checkbox"/>	Private/Business <input type="checkbox"/>
Type of Flight Plan:	None <input type="checkbox"/>	VFR <input type="checkbox"/>	IFR <input type="checkbox"/>	Flight level:		
Last Departure Point	Date	Time (UTC)	Point of intended landing	Date	Time (UTC)	
Persons on board: Cockpit Crew: Cabin Crew: Passengers:						
Phase of operation: Standing <input type="checkbox"/> Taxiing <input type="checkbox"/> Take off <input type="checkbox"/> Climbing <input type="checkbox"/> En route <input type="checkbox"/> Descending <input type="checkbox"/> Landing <input type="checkbox"/>						

AIRCRAFT DETAILS

Aircraft Serial number:	Operator:
Aircraft Year of manufacture:	Name:
Engine Type and Model:	Address:
Certificate of Airworthiness (exp. date):	Postal code: City:
Maximum allowable take-off mass:	Phone no.:
Mass at time of occurrence:	Maintenance shop:
Amount of fuel on board at take-off: Type:	Name:
Amount of fuel on board at time of occurrence:	Address:
Centre of Gravity limitations:	Postal code: City:
Centre of Gravity (Actual):	Phone no.:

DAMAGE TO AIRCRAFT

Description:	Will the aircraft be repaired: Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
	If yes, where:
	Name:
	Address:
	Postal code: City:
	Phone no.: Fax: E-mail:

INJURIES TO PERSONS *(state number)*

USE OF HARNESSES *(state number used)*

	Fatal	Serious	Minor	None	Lap & Diagonal	Lapbelt	None
Pilot-in-Command							
Co-pilot/student							
Cabin Crew							
Passengers							
Other							

DAMAGE TO OTHER PROPERTY

FLIGHT CREW DETAILS

Pilot-in-Command:		License type (date issued):	
Address:		Type rating (date issued):	
Postal code:	City:	Instrument rating (date issued):	
Phone no. (private):	(work):	Last medical examination (date):	
E-Mail:		Medical limitation:	
Date of birth:		Rest period before duty:	
Flying Experience:	Last 24 hours	Last 90 days	Total
All Types:			
Accident Type:			
Landings (Accident Type):			---

AIRFIELD DETAILS/NAME

(only if relevant to the accident/incident)

Runway in use:	Direction:	"	Length:	m	Width:	m
Runway Profile: up <input type="checkbox"/> level <input type="checkbox"/> down <input type="checkbox"/> Braking Action:						
Runway Surface: concrete <input type="checkbox"/> asphalt <input type="checkbox"/> gravel <input type="checkbox"/> short grass <input type="checkbox"/> long grass <input type="checkbox"/> dry <input type="checkbox"/> wet <input type="checkbox"/> ice <input type="checkbox"/> snow <input type="checkbox"/> dust <input type="checkbox"/>						
Take-off distance: Calculated:		m	Actual:	m	Landing distance: Calculated:	
					Actual:	
Controlling Agency:		Frequency(ies):				

WEATHER DETAILS (at time of occurrence)

TAF enclosed <input type="checkbox"/>		METAR enclosed <input type="checkbox"/>	
Wind:	Direction:	Speed:	KT
Turbulence:		None <input type="checkbox"/>	Light <input type="checkbox"/> Moderate <input type="checkbox"/> Severe <input type="checkbox"/>
Visibility:	m	RVR:	Touch down point:
		m	Middle point:
		m	Runway end:
Atmospheric restrictions to vision:		None <input type="checkbox"/> Fog <input type="checkbox"/> Precipitation <input type="checkbox"/> Clouds <input type="checkbox"/> Haze <input type="checkbox"/> Blowing snow <input type="checkbox"/> Smoke <input type="checkbox"/>	
Temperature:	°C	Dew point:	°C
GNH:		hPa Sky condition/Cloud base height:	
Precipitation:	None <input type="checkbox"/> Rain <input type="checkbox"/> Drizzle <input type="checkbox"/> Snow <input type="checkbox"/> Hail <input type="checkbox"/> Sleet <input type="checkbox"/> Freezing <input type="checkbox"/>		
Intensity:	Showers <input type="checkbox"/> Light <input type="checkbox"/> Moderate <input type="checkbox"/> Severe <input type="checkbox"/>		
Icing:	None <input type="checkbox"/> Light <input type="checkbox"/> Moderate <input type="checkbox"/> Severe <input type="checkbox"/>		
Light conditions:	Daylight <input type="checkbox"/> Dusk <input type="checkbox"/> Dark night <input type="checkbox"/> Moonlight bright <input type="checkbox"/>		
General weather in the area:		VMC <input type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/> Below minima <input type="checkbox"/>	

If the weather conditions differ substantially from the forecasted, state where, how and which weather information were provided (en close).

WITNESSES

Were there any witnesses to the occurrence? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> If yes, state who:	
Name:	Name:
Address:	Address:
Postal code:	City:
Phone no.:	E-Mail:

NOTIFICATION OF THE OCCURRENCE

To whom and when was the occurrence notified:	Time (UTC):
Has the police been involved? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> If yes, state police authority:	

I hereby certify that the factual information given is complete and accurate.

Place and date: _____ Signature of pilot or operator: _____

HISTORY OF THE FLIGHT

Describe what happened in chronological order, the circumstances to the accident/individual. (Include appendices and sketches if pertinent. Attach extra sheets if more space is needed).

[illegible]

Pilot-in-Command's conclusions and contributing factors:

I hereby certify that the description given above is complete and accurate to the best of my knowledge.

Place and date: _____ Signature of pilot or operator: _____

Flight operations manager's/Chief pilot's/instructor's conclusions and contributing factors:

Place and date: _____ Signature of Flight operations manager/Chief pilot/instructor: _____

FOR AIB USE ONLY

Příloha č.9: Formulář Oznámení o incidentu letecké dopravy



Accident Investigation Board

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT
To be sent to
ACCIDENT INVESTIGATION BOARD
Langebjergvaenget 21, DK-4000 Roskilde, Denmark
Telefax +45 38 71 92 31 – e-mail aib@aib.dk

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT

Instructions for the completion of the air traffic incident report form

Item

- A Aircraft identification of the aircraft filing the report.
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.
- C1 Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/LONG.
- C2 Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary.
- C2 c) E.g. FL 350/1 013 hPa or 2 500 ft/QNH 1 007 hPa or 1 200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Information regarding the other aircraft involved.
- C4 Passing distance — state units used.
- C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.
- D1 f) State name of ATS unit and date/time in UTC.
- D1 g) Date and time in UTC.
- E2 Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

A — AIRCRAFT IDENTIFICATION

B — TYPE OF INCIDENT

AIRPROX / OBSTRUCTION ON RUNWAY / RUNWAY INCURSION / PROCEDURE / FACILITY*

C — THE INCIDENT

1. General

a) Date / time of incident _____ UTC

b) Position _____

2. Own aircraft

a) Heading and route _____

b) True airspeed _____ measured in () kt () km/h

c) Level and altimeter setting

d) Aircraft climbing or descending

() Level flight () Climbing () Descending

e) Aircraft bank angle

() Wings level () Slight bank () Moderate bank
() Steep bank () Inverted () Unknown

f) Aircraft direction of bank

() Left () Right () Unknown

g) Restrictions to visibility (select as many as required)

() Sun glare () Windscreen pillar () Dirty windscreen
() Other cockpit structure () None

h) Use of aircraft lighting (select as many as required)

() Navigation lights () Strobe lights () Cabin lights
() Red anti-collision lights () Landing / taxi lights () Logo (tail fin) lights
() Other () None

i) Traffic avoidance advice issued by ATS

() Yes, based on radar () Yes, based on visual sighting () Yes, based on other information
() No

j) Traffic information issued

() Yes, based on radar () Yes, based on visual sighting () Yes, based on other information
() No

k) Airborne collision avoidance system — ACAS

() Not carried () Type () Traffic advisory issued
() Resolution advisory issued () Traffic advisory or resolution advisory not issued

l) Radar identification

() No radar available () Radar identification () No radar identification

m) Other aircraft sighted

() Yes () No () Wrong aircraft sighted

*Delete as appropriate

n) Avoiding action taken <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		
o) Type of flight plan IFR / VFR / none *		
3. Other aircraft		
a) Type and call sign / registration (if known) _____		
b) If a) above not known, describe below		
<input type="checkbox"/> High wing	<input type="checkbox"/> Mid wing	<input type="checkbox"/> Low wing
<input type="checkbox"/> Rotorcraft		
<input type="checkbox"/> 1 engine	<input type="checkbox"/> 2 engines	<input type="checkbox"/> 3 engines
<input type="checkbox"/> 4 engines	<input type="checkbox"/> More than 4 engines	
Marking, colour or other available details		
c) Aircraft climbing or descending		
<input type="checkbox"/> Level flight	<input type="checkbox"/> Climbing	<input type="checkbox"/> Descending
<input type="checkbox"/> Unknown		
d) Aircraft bank angle		
<input type="checkbox"/> Wings level	<input type="checkbox"/> Slight bank	<input type="checkbox"/> Moderate bank
<input type="checkbox"/> Steep bank	<input type="checkbox"/> Inverted	<input type="checkbox"/> Unknown
e) Aircraft direction of bank		
<input type="checkbox"/> Left	<input type="checkbox"/> Right	<input type="checkbox"/> Unknown
f) Lights displayed		
<input type="checkbox"/> Navigation lights	<input type="checkbox"/> Strobe lights	<input type="checkbox"/> Cabin lights
<input type="checkbox"/> Red anti-collision lights	<input type="checkbox"/> Landing / taxi lights	<input type="checkbox"/> Logo (tail fin) lights
<input type="checkbox"/> Other	<input type="checkbox"/> None	<input type="checkbox"/> Unknown
g) Traffic avoidance advice issued by ATS		
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	
h) Traffic information issued		
<input type="checkbox"/> Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown	
i) Avoiding action taken		
<input type="checkbox"/> Yes	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Unknown

*Delete as appropriate

4. Distance a) Closest horizontal distance _____ b) Closest vertical distance _____
5. Flight meteorological conditions a) IMC / VMC* b) Above / below* clouds / fog / haze or between layers* c) Distance vertically from cloud _____ m / ft* below _____ m / ft* above d) In cloud / rain / snow / sleet / fog / haze* e) Flying into / out of* sun f) Flight visibility _____ m / km*
6. Any other information considered important by the pilot-in-command _____ _____ _____
D — MISCELLANEOUS 1. Information regarding reporting aircraft a) Aircraft registration _____ b) Aircraft type _____ c) Operator _____ d) Aerodrome of departure _____ e) Aerodrome of first landing _____ destination _____ f) Reported by radio or other means to _____ (name of ATS unit) at time _____ UTC g) Date / time / place of completion of form _____
2. Function, address and signature of person submitting report a) Function _____ b) Address _____ c) Signature _____ d) Telephone number _____
3. Function and signature of person receiving report a) Function _____ b) Signature _____

*Delete as appropriate

E — SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED

1. Receipt of report

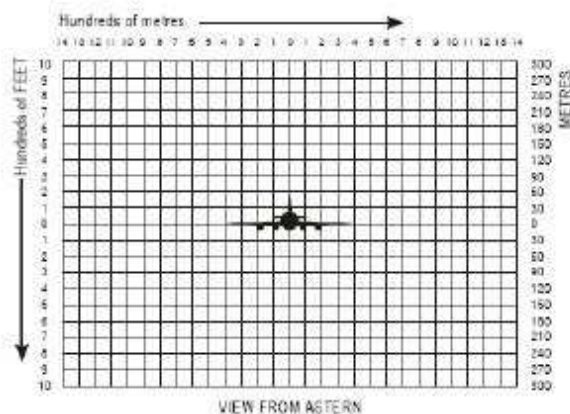
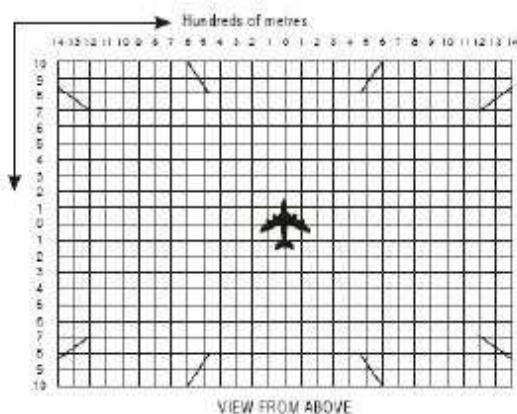
- a) Report received via AFTN / radio / telephone / other (specify)* _____
- b) Report received by _____ (name of ATS unit)

2. Details of ATS action

Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



*Delete as appropriate